notiziario della sat dlf udine

Numero 42 Anno 11 (3)

Settembre 2006

I 100 anni della Transalpina

Si sono svolti tra il 14 ed il 19 luglio, in Piazza Transalpina a Gorizia, i festeggiamenti “100 Anni di Transalpina”. La manifestazione è culminata sabato 15 luglio con l’arrivo nella stazione omonima di due treni storici: uno proveniente da Trieste Campo Marzio, composto da un bagagliaio/postale a due assi in livrea grigio ardesia e da due carrozze centoporte ed una Corbellini in castano isabella, l’altro proveniente da Jesenice. Quest’ultimo presentava una composizione di una decina di veicoli, praticamente quasi tutto il parco di carrozze storiche delle Ferrovie Slovene (SŽ). Si potevano quindi ammirare le vetture ex italiane tipo centoporte e tipo 32000, nonché le carrozze più antiche a due assi e a carrelli di costruzione austro-ungarica e tedesca.

L’arrivo a Nova Gorica del treno proveniente da Trieste con in testa la locomotiva 644-019 (foto D. De Anna)

Purtroppo, a causa del gran caldo e conseguente siccità, sono mancate alla festa le vere protagoniste: le locomotive a vapore. Le Ferrovie Slovene hanno ritenuto più prudente effettuare i due treni con le loro caratteristiche locomotive diesel serie 644 e 664, onde evitare il rischio di innescare incendi con le vaporiere (erano annunciate la 728 FS e la 06 SŽ; quest’ultima ha trainato il treno sloveno in coppia con la 25 SŽ da Jesenice a Most na Soci. N.d.R.).
Oltre al numeroso pubblico presente in stazione e sui treni, sono intervenute anche personalità politiche italiane e slovene.
Da segnalare infine le mostre fermodellistiche e fotografiche allestite presso il Municipio di Nova Gorica e presso l’Hotel “Alla Transalpina” a Gorizia. Inoltre nel piazzale antistante la stazione, in un tendone, era presente una mostra di cartoline storiche. Si sono tenute anche delle manifestazioni collaterali che comprendevano la proiezione di alcuni filmati che avevano come tema comune la Ferrovia Transalpina e due concerti di musica classica.

Lucio Montagner

Per l’occasione è stato stampato il volume Transalpina 100 anni, raccolta di tutte le cartoline della mostra, ed è stata fatta la ristampa anastatica del “Panorama della Linea”, che è la veduta prospettica della linea, pubblicazione in uso un secolo fa.

Il treno proveniente da Jesenice trainato dalla locomotiva 664-116 (foto D. De Anna)

La Transalpina

La storia della Ferrovia Transalpina - Wocheinerbahn (in tedesco) - Bohinjska Proga (in sloveno) inizia nella seconda metà dell'800. Dopo l'apertura del primo collegamento tra Vienna e Trieste nel 1857 - la Südbahn (Meridionale) - si cominciò subito a pensare ad una nuova linea che congiungesse il porto austriaco sull'Adriatico con le città e le industrie dell'impero ed in special modo quelle dell'Austria occidentale e della Baviera. In questo modo, senza passare per Lubiana e Graz, si sarebbero ridotti di molto i chilometri e quindi i tempi di percorrenza. Si cominciò così a parlare dei due progetti condorrenti della linea della Pontebba e della linea del Predil.

La stazione di Trieste Sant'Andrea capolinea meridionale della Transalpina vista dal porto (coll. Senaus)

La stazione di Jesenice capolinea settentrionale della Transalpina in una cartolina d'epoca (coll. Senaus)

Ma a seguito della terza guerra di indipendenza l'Austria nel 1866 perdeva il Lombardo-Veneto ed i nuovi confini con l'Italia nordorientale venivano fissati a Cormons e a Pontebba. Nel frattempo, nel 1864, era stata aperta la Maribor-Klagenfurt-Villach (che poi nel 1871 raggiungerà Fortezza via San Candido). Fu anche costruita la Rudolfbahn (Ferrovia Rudolfiana): nel 1868 fu aperto il tratto da Sankt Michael a Villach, nel 1870 il tratto da Lubiana a Tarvisio e nel 1873 l'ultimo tratto da Tarvisio a Villach.
Nel 1871 il consiglio comunale di Trieste proponeva la costruzione della linea Servola-Laak; quest'ultima località si trova sulla linea Lubiana-Tarvisio.
Nel 1879 veniva aperta la Pontebbana (linea internazionale).
Nel 1883 l'imperatore dell'Austria riconosce l'importanza della costruzione della linea dei Tauri, ma dichiara che la linea del Predil non può essere realizzata per motivi strategici.
Finalmente nel 1900 il governo austriaco presentò il progetto "Alpenbahnprogramm" che comprendeva la costruzione di una serie di linee per il nuovo collegamento con il porto di Trieste. L'anno dopo questo progetto venne approvato e subito vennero iniziati i lavori affidati alla direzione dell'ing. Wurmb, Direttore Generale delle costruzioni ferroviarie delle Ferrovie Statali Austriache.
I lavori di tutto il programma si protrassero per 5 anni impiegando fino a 70.000 operai. I lavori del tracciato della Transalpina furono ritardati dalla natura dei terreni, per buona parte di montagna, attraversati dalla linea. Le opere d'arte costruite furono numerose: ponti, viadotti, gallerie, trincee, rilevati si susseguono su tutto il percorso. L'opera più significativa è la galleria di Bohinj (Wocheiner Tunnel) tra Podbrdo (Piedicolle) e Bohinjska Bistrica (Feistritz-Wocheinersee), che era lunga originariamente 6.339 metri con sagoma già predisposta per il doppio binario, perché in Austria le gallerie lunghe più di 5 km venivano costruite a doppio binario per motivi di sicurezza e di aerazione visto che ai tempi era attiva solo la trazione a vapore. Dopo il 1945 la galleria risultò lunga 12 metri in meno perché il portale nord fu fatto saltare durante la seconda guerra mondiale e poi ricostruito senza la monumentalità dell'originale.
Un'altra opera imponente è il ponte di Salcano (Solkan) che presenta un arco centrale in pietra naturale di 85 metri.
Nel frattempo, nel 1904, venne dato inizio ai lavori di costruzione della stazione di Trieste S. Andrea (oggi Campo Marzio), capolinea della ferrovia. Un raccordo costruito sulle rive collegò poi questa stazione a quella della Meridionale (oggi Trieste Centrale).
Finalmente il 19 luglio 1906 l'arciduca Francesco Ferdinando inaugurò la ferrovia Transalpina, che il succes-

Il ponte di Salcano attraversato da un treno storico con in testa la locomotiva 33-037 SŽ (ex BR 52 DR) (foto Club)

Treno storico con in testa la locomotiva 25-026 in partenza dalla stazione di Nova Gorica il 27 agosto 2006 (foto C. Canton)

sivo 23 luglio entrò in regolare esercizio.
Nello stesso anno, il 30 settembre, venne aperto anche il tunnel delle Caravanche (Karawankentunnel) che collega Jesenice con Rosenbach (7.976 metri a doppio binario) e la stessa Ferrovia delle Caravanche (Karawanchenbahn) che da Rosenbach si dirige da un lato a Villach, e quindi verso la linea dei Tauri (Tauernbahn) per Innsbruck e Salisburgo, e dall'altro a Klagenfurt, e quindi verso la Ferrovia della Pyhrn (Pyhrnbahn) per Linz e Praga e la Ferrovia Meridionale (Südbahn) via Semmering per Vienna.
Il 5 luglio del 1909 venne aperta la linea dei Tauri, naturale completamento della Transalpina, termine che però secondo qualche autore dovrebbe indicare tutto l'asse ferroviario České Budějovice (Boemia)-Trieste o, secondo altri, solo la tratta Glandorf (Carinzia)-Trieste di questa direttrice. In ogni caso la linea Assling (Jesenice)-Trieste era denominata Wocheinerbahn (Ferrovia della Wochein) o Bohinjska Proga in sloveno tra Assling e Gorz (Gorizia) e Karstbahn (Ferrovia del Carso) tra Gorz e Triest St. Andrea.

La Transalpina è una classica linea di montagna che presenta in alcune zone tratti molto pendenti; la pendenza massima viene raggiunta tra Trieste Campo Marzio e Opicina con il 27‰, con un picco del 28‰ all'ingresso della stazione di Opicina, e nei pressi di Štaniel (S. Daniele del

La stazione di Most na Soči affollata di partecipanti al treno a vapore del 27 agosto 2006 (foto C. Canton)

Carso). Un altro tratto dove la linea raggiunge pendenze elevate, il 26‰, è quello tra Grahovo e Podbrdo (Piedicolle). La lunga galleria di Bohinj ha un breve tratto con pendenza dell'11‰ all'imbocco sud, poi prosegue con il 10‰ fino al suo culmine posto a 2.777 metri dal portale di Podbrdo, in seguito la pendenza varia tra il 2 e il 3‰ fino allo sbocco nord.
Il punto più alto della linea si trova nella stazione di Vintgar (Dobrawa) 576,83 m s.l.m..
L'apertura della Transalpina comportò un notevole aumento del traffico nel porto di Trieste e la sua importanza si notò anche dai treni passeggeri che la percorrevano, ben 12 coppie al giorno, equamente divise tra locali ed espressi. Ma solo pochi anni dopo, nel 1914, con lo scoppio della prima guerra mondiale la linea venne a trovarsi sui luoghi del conflitto ed il 25 maggio 1915 il traffico civile venne sospeso tra Opčina StB. e Podmelec. La linea venne utilizzata per i rifornimenti alle truppe e vennero costruite due ferrovie militari a scartamento normale che si diramarono dallo scalo di Dutovije/Skopo verso Kostanjevica e Kreplje e Povir/Britof.

Tra l'8 e il 9 agosto 1916 l'arcata centrale del ponte di Salcano venne fatta saltare dagli austriaci in ritirata e nei mesi di settembre e ottobre dello stesso anno venne costruita una diramazione dalla linea nei pressi dei ponti sul Vipacco a Batuje per evitare la stazione di Prvacina colpita dall'artiglieria italiana. Dopo la rotta di Caporetto tra la fine di gennaio e la fine di aprile 1918 i genieri austriaci allestirono una travata metallica di tipo Roth Waagner per ripristinare il ponte di Salcano. Alla fine della guerra la linea presentava vari danni.
Con i trattati di pace nel 1920 la linea venne suddivisa tra le amministrazioni italiana (da Trieste a Piedicolle), jugoslava (da Piedicolle alle Caravanche) ed austriaca (oltre le Caravanche). Questo comportò una notevole diminuzione del traffico, rimasero solo alcuni servizi locali delle due amministrazioni e due treni internazionali. Questi ultimi furono sop-

La stazione di Bled Jezero (foto C. Canton)

pressi nel 1931 per poi essere ripristinati alla fine degli anni ’30.
Le locomotive austro-ungariche continuarono però a percorrere la Transalpina perché molte di loro divennero preda bellica degli italiani e degli jugoslavi. Sul tratto italiano circolarono anche locomotive italiane quali le 730, 735, 740 e 940. Il servizio passeggeri fu effettuato anche con le ALb 56 e le ALn 556.
Tra il 1926 ed il 1927 le FS ricostruirono l’arcata centrale del ponte di Salcano utilizzando ancora la pietra, anche se c’era stata la proposta di realizzarla in calcestruzzo armato secondo i nuovi metodi adottati negli anni ‘10. A differenza dell’originaria, la nuova arcata presenta 4, invece di 5, archi di alleggerimento dei timpani.
Si arrivò così alla seconda guerra mondiale quando dopo l’8 settembre 1943 la Venezia Giulia divenne una provincia tedesca chiamata “Adratisches Küstenland” e tutte le ferrovie del compartimento di Trieste passarono alle DR (Deutche Reichsbahn). Fino alla fine della guerra la Transalpina fu soggetta a continue azioni partigiane.
Dopo la fine della guerra la linea venne gestita dal Governo Militare Alleato, come del resto tutta la Venezia Giulia; essa provvide alle opere di ripristino da Trieste a Kanal (Canale d’Isonzo).
Dopo la costituzione del Territorio Libero di Trieste nel settembre del 1947 la tratta Piedicolle-Monrupino passò all’amministrazione jugoslava.
Nel 1948 venne costruita la tratta Kreplje-Sežana per mantenere la linea collegata alla rete jugoslava in quanto i nuovi confini tagliarono la Transalpina nei pressi della stazione di Monrupino.
Nel 1949 la linea venne completamente riaperta al traffico su tutto il percorso.

Locomotiva JŽ 118-005 ex FS 940.015 monumentata nella stazione di Nova Gorica (foto C. Canton)

Molte locomotive a vapore italiane, ex preda bellica, passarono alle ferrovie jugoslave e continuarono il servizio sulla Transalpina. I treni passeggeri svolsero solo un servizio locale tra Sežana e Jesenice.
Nel 1968 e nel 1976 a causa della chiusura della Pontebbana, rispettivamente per il crollo del ponte di Dogna e del terremoto del Friuli, venne dirottato sulla Transalpina il traffico internazionale.
La trazione a vapore venne soppressa nel 1974 e sostituita con locomotive diesel, gruppo 644, costruite in Spagna dalla Macosa su licenza americana GM e da automotrici costruite in parte dalla FIAT ed in parte dalla jugoslava TAM su licenza FIAT (gruppi 813 e 814 derivati dalle ALn 668). Nel 1984 entrarono in servizio le locomotive diesel del gruppo 664 costruite dalla jugoslava Djuro Djakovic, sempre su licenza GM.
Nel 1986 iniziarono i primi viaggi con il treno storico sulla linea, che poi dal 2001 diventano una presenza costante per tutta l’estate.
Attualmente la Transalpina costituisce la linea 70 delle SŽ, le Ferrovie Slovene. E’ lunga 129 km e collega a binario unico non elettrificato Sežana con Jesenice passando per Nova Gorica, dove è raccordata alla stazione di Gorizia Centrale tramite una breve linea lunga 7,5 km. Partendo da Sežana attraversa il Carso, le valli del Vipacco, dell’Isonzo, dell’Idria e del Baccia per giungere a Jesenice, dove attraverso il tunnel delle Caravanche si collega alla rete austriaca.
E’ percorsa da treni locali effettuati con le automotrici rinnovate e da treni merci trainati dalle locomotive diesel. E’ anche in funzione un servizio di trasporto auto tra le stazioni di Most na Soči e Bohinjska Bistrica che permette un’agevole comunicazione tra la valle dell’Idria e quella del Baccia, altrimenti collegate da un impegnativo passo montano.

Claudio Canton

Automotrici del gruppo 814 in sosta a Nova Gorica (foto D. De Anna)

La locomotiva 644 008 con la carrozza per gli autisti ed i passeggeri delle auto attende di agganciarsi al treno navetta nella stazione di Most na Soči. 27 agosto 2006 (foto C. Canton)

I 100 anni della Karawankenbahn

Come già accennato nell'articolo sulla Transalpina, quest'anno ricorreva anche il centenario della ferrovia delle Caravanche (Karawankenbahn) che collega Villach a Klagenfurt via Rosenbach. Il tratto da Klagenfurt a Feistnitz Im Rosental fu aperto il 31 maggio 1906, mentre il restante tratto entrò in funzione il successivo 30 settembre.
La Nostalgiebahnen in Kärnten (NBiK) ha così organizzato 4 treni speciali il 20 luglio ed il 3, 17 e 31 agosto sul tragitto Ferlach-Weizelsdorf-Rosenbach-Faak am See e ritorno. Sono state effettuate 2 corse al giorno con il treno storico della NBiK trainato dalla locomotiva a vapore SŽ 25-026 (ex BBÖ 270.164) e dalle 88.103 e 93.1332 della stessa NBiK.
Inoltre il 20 agosto la tradizionale giornata della Nostalgie Total della NBiK è stata dedicata a questo avvenimento. Oltre ai tradizionali treni Ferlach-Weizelsdorf è stata organizzata una parata di tutto il materiale funzionante dell'associazione. Sono così sfilate le locomotive a vapore 93.1332 e 88.103 e, novità, la locomotiva a vapore di tipo tranviario n. 5 "Adele" del 1889 perfettamente funzionante, anche se con qualche problema di avvio alla partenza. Inoltre hanno sfilato un Köf, la locomotiva diesel 2061.201, la draisina X 614 ed un motociclo su rotaie.
Il collegamento tra la stazione di Ferlach ed il locale museo Historama veniva effettuato non solo con i tradizionali autobus d'epoca, ma anche con la locomotiva tranviaria (di tipo "Gamba de Legn") che trainava una piccola carrozza.
Nel museo Historama erano esposti molti automezzi d'epoca, tra questi spiccavano una Daimler del 1886 perfettamente funzionante e un rullo compressore a vapore, anch'esso in pressione e circolante.

Claudio Canton

La locomotiva 88.103 della NBiK a fianco della 25-026 SŽ nella stazione di Weizelsdorf (foto NBiK)

La locomotiva a vapore tranviaria n. 5 Adele pronta a partire dal museo Historama. A fianco l'autopompa d'epoca dei pompieri che l'ha rifornita d'acqua (foto C. Canton)

Le locomotive a vapore 93.1332 e 88.103 affiancate nella stazione di Ferlach (foto C. Canton)

Il motociclo su rotaie e la draisina (foto C. Canton)

La Daimler del 1886 (foto C. Canton)

Il rullo compressore a vapore (foto C. Canton)

Il ritorno del vapore sulla Pedemontana

Dopo un'attesa durata 8 anni è ricomparso in Friuli il treno a vapore. Infatti, dopo il treno speciale organizzato dalla FUC per festeggiare il 120° anniversario della Udine-Cividale, è partito il 9 luglio il secondo dei due treni che il Dopolavoro Ferroviario di Udine aveva messo in calendario quest'anno. Ha compiuto il classico giro circolare che partendo da Udine raggiunge Gemona per immettersi sulla Pedemontana Gemona-Sacile, per poi rientrare a Udine via Pordenone-Casarsa.

Oltre 200 persone hanno così rivissuto l'esperienza di un viaggio d'epoca su una carrozza Centoporte del museo di Trieste e su due Corbellini provenienti da Verona alla cui trazione c'era la locomotiva a vapore 740.108 costruita nel 1914, vecchia conoscenza degli appassionati udinesi. Sostituiva la prevista 728.022 che non aveva ancora ottenuto tutte le necessarie autorizzazioni alla circolabilità; inoltre questa macchina avrebbe avuto problemi di rifornimento visto che il suo tender ha una capacità di soli 15 m³ di acqua e che sulle linee che ha percorso è rimasto attivo solo il rifornitore di Maniago.

La 740.108 è giunta a Udine dal museo ferroviario di Trieste Campo Marzio, dove ora è ricoverata, il sabato sera per essere pronta al mattino a ripercorrere linee che l'hanno vista protagonista per molti anni quando prestava servizio regolare.

La carenza di attrezzature per la trazione a vapore, dovuta alla sua soppressione una trentina d'anni fa, ha creato qualche problema logistico e organizzativo ai conduttori della locomotiva. Infatti, il personale addetto all'accudienza della macchina (alcuni volontari del museo triestino) è giunto a Udine a bordo di un bagagliaio ricavato negli anni '80 per i servizi navetta dalla trasformazione di una carrozza serie 30.000 (tipo 1921), che era stato attrezzato per l'occasione a dormitorio e mensa. Oltre al bagagliaio era agganciato alla locomotiva anche un carro che trasportava il carbone necessario per il viaggio e per il ritorno della macchina a Trieste. Infine c'è stato qualche problema per rifornire di acqua la vaporiera sia a Udine che durante il percorso.

Il treno a vapore pronto a partire dalla stazione di Udine (foto D. De Anna)

Questo ha comportato un ritardo nella partenza del treno, che era condotto da giovani macchinisti ancora poco esperti nella conduzione di tali locomotive, essendo oramai tutti in pensione i vecchi macchinisti e fuochisti che conducevano i convogli ai tempi gloriosi del vapore.

Il treno si è così diretto a Gemona: la ferrovia in salita, qualche acciacco della vecchia locomotiva, che presto sarà sottoposta a revisione, e la necessità di risparmiare acqua hanno consigliato un'andatura che a qualcuno è sembrata troppo lenta, ma una volta si viaggiava così, sia per i limiti imposti dalla tecnica, sia per-

La 740.108 in corsa verso il P.M. Vat (foto D. De Anna)

ché i ritmi della vita erano meno frenetici.
Dopo la manovra a Gemona per riportare in testa al treno la locomotiva il convoglio ha imboccato la Pedemontana. Qui, a causa del ritardo, non si è potuto presentare l'ecomuseo delle acque, ma i promotori dell'iniziativa sono saliti sulle carrozze dove hanno parlato della loro attività.
La successiva fermata è avvenuta a Forgaria dove è stata presentata la locale riserva naturalistica in cui è stato reintrodotto il grifone.
Lentamente il convoglio si è poi diretto verso Maniago, dove era prevista la sosta per il pranzo e per la visita della cittadina. Qui il rifornimento, parziale, dell'acqua alla locomotiva è avvenuto grazie all'intervento dei vigili del fuoco perché la colonna idraulica a causa della lunga inattività è risultata inutilizzabile: l'acqua c'era, ma non è stato possibile girare il braccio verso il tender.
Nel pomeriggio il treno è ripartito per Sacile, dove i partecipanti al viaggio hanno ricevuto l'accoglienza del Consorzio Valli Pordenonesi, che ha offerto un rinfresco per presentare le proprie proposte turistiche nella zona.
Con un piccolo ritardo il treno si è poi avviato verso Udine, dove, dopo una breve fermata a Casarsa per permettere ad un treno in servizio ordinario il sorpasso del convoglio storico, è giunto un po' ansimante, con le riserve d'acqua e carbone agli sgoccioli, in tempo per permettere ai viaggiatori di assistere alla finale dei campionati mondiali di calcio.
Invece la locomotiva, dopo il rifornimento di acqua e carbone, è rientrata durante la notte al museo di Trieste. Claudio Canton

L'attraversamento del ponte sul torrente Meduna (foto D. De Anna)

Notizie Flash

Friuli

Il Codacons ha citato Trenitalia per inadempienza degli obblighi previsti dal contratto di trasporto. La società dovrà presentarsi davanti al giudice di pace di Udine il 23 ottobre. Tutto questo a causa dei continui disagi subiti dai viaggiatori.
Ultimamente, oltre ai soliti problemi, hanno creato ritardi durante l'estate guasti agli impianti dovuti ai fulmini dei temporali di fine giugno e fine agosto, guasti ai passaggi a livello della Udine-Palmanova e della Udine-Venezia con i treni che procedevano a marcia a vista, l'incendio della E 646.133 a Torviscosa il 3 agosto, l'abbattimento del meccanismo di chiusura del passaggio a livello di Santa Caterina da parte di un auto l'11 agosto ed un ubriaco che ha imboccato con la sua auto la ferrovia in direzione di Venezia sempre al passaggio a livello di Santa Caterina.
Claudio Canton

Dopo gli ennesimi disagi patiti dai passeggeri sul treno violetto per Lourdes, l'Unitalsi ha deciso di organizzare il pellegrinaggio a Loreto con gli autobus. Non tutti però sono rimasti scontenti del servizio, ci sono anche state lettere ai giornali che trovavano eccessive le critiche alle ferrovie.
Claudio Canton

Il 26 luglio, dopo oltre un anno dall'inizio dei lavori di rinnovo, ha ripreso servizio la tranvia Trieste-Opicina. Qualche giorno dopo, il 31 luglio, si è avuto il deragliamento di una motrice in piazza Scorcola dove avviene la manovra di appoggio al carro spintore, che ora è impresenziato. Il 23 agosto si è verificato di nuovo lo stesso inconveniente. La prima ipotesi sul fatto imputava ai tranvieri la non corretta manovra dello scambio, che ora è di loro competenza, poi invece si è verificato che a causa di radiofrequenze parassite lo scambio impazzisce. Claudio Canton

Dall' 11 giugno al 10 settembre è entrato in vigore sulla FUC un orario "estivo" che non prevedeva nessun incrocio a differenza del solito. Questo per risparmiare sul personale in gran parte impegnato nei corsi di abilitazione per la rete RFI. Dall' 11 settembre è rientrato in vigore l'orario "invernale".
Nella giornata di domenica 27 agosto il servizio tra Bottenicco e Cividale è stato sostituito con autocorse per i lavori di posa dei binari nella nuova stazione di Cividale. Gli scambi sono però bloccati su un unico itinerario che porta al binario 1 della vecchia stazione, dove l'ACEI comanda oramai solo il passaggio a livello e i segnali di protezione e partenza. La nuova stazione di Cividale dovrebbe presumibilmente essere aperta nei primi mesi del 2007.
Domenica 10 settembre, invece, l'interruzione ha riguardato il tratto Remanzacco-Cividale per la sostituzione di alcune traversine fessurate a causa del cosiddetto "cancro del calcestruzzo".
Proseguono, nel frattempo, i lavori di ammodernamento della linea con l'installazione di nuove barriere di tipo RFI ai passaggi a livello per risolvere i problemi che i vecchi P.L. avevano in occasione dei temporali con disagi alla circolazione. Saranno inoltre installati nuovi segnali multipli di protezione dei P.L. come quelli sulle linee secondarie RFI. Già installate in linea le boe dell'SCMT accoppiate al segnale di protezione di Udine ed al relativo segnale di avviso. Questo apparato sarà installato sui nuovi convogli Stadler, mentre ci sono dei problemi tecnici per l'installazione sulle AD 900 e sulle analoghe ALn 663 Trenitalia. Daniele De Anna

La linea Casarsa-Portogruaro è rimasta chiusa dal 24 luglio al 9 settembre per lavori di manutenzione. Anche la linea Udine-Cervignano è rimasta chiusa dal 7 al 26 agosto per i

lavori di sistemazione del piano dei binari e dell'installazione dell'ACEI nella stazione di Palmanova. I treni sono stati sostituiti con autocorse.
Claudio Canton

Il 5 agosto nella stazione di Tarvisio Boscoverde si è registrata la perdita di benzene da una cisterna proveniente dall'Ungheria. Il carro è stato subito portato in una zona isolata dove tre giorni dopo i vigili del fuoco del gruppo NBCR (nucleare, biologico, chimico, radioattivo) di Mestre hanno provveduto al travaso del benzene in un'altra cisterna.
Claudio Canton

L'Eurostar Trieste-Roma del 7 agosto è partito con quasi un'ora di ritardo perché l'ETR 500 era provvisto del pedale dell'uomo morto e la maggior parte dei macchinisti si rifiuta di utilizzarlo. A seguito di questo fatto e della soppressione di alcuni treni per lo stesso motivo la Polfer ha interrogato alcuni dei macchinisti protagonisti del rifiuto a seguito delle denunce dei viaggiatori per interruzione di servizio pubblico, ma pare che non ci sia nessun procedimento penale in corso.
Claudio Canton

La biglietteria automatica della stazione di Basiliano è stata scassinata dai soliti ignoti nella notte tra il 9 e il 10 agosto. Pare non sia il primo caso che si verifica in regione.
Claudio Canton

Domenica 17 settembre è entrato in vigore un aggiornamento degli orari di alcuni treni in servizio regionale. L'orario 2007 entrerà invece in vigore il 10 dicembre. Claudio Canton

Italia

Il 31 agosto è stato inaugurato a Pontelagoscuro il raddoppio del ponte sul Po della linea Padova Bologna. I lavori si sono svolti in due tempi: prima si è costruito un nuovo ponte a fianco di quello vecchio ad un binario (terminato nel 2001), poi è stato rifatto quest'ultimo portandolo alla quota di quello nuovo, che è superiore di 3 metri alla precedente per permettere un migliore deflusso delle acque in caso di piena. Ha nove travate metalliche, quattro da 75 metri e cinque da 55 metri, e viadotti d'accesso in travi di cemento lunghi tra i 500 e i 600 metri. Claudio Canton

Europa

Il 2 settembre alle 16.02 la locomotiva politensione Taurus 1216 050 delle ÖBB ha stabilito il nuovo record mondiale di velocità per locomotive raggiungendo la velocità di 357 km/h tra Allersberg e Kinding sulla nuova linea tra Norimberga-Ingolstadt sotto la linea aerea di 15 kV 16⅔ Hz. Era dipinta con una livrea argento e trainava una carrozza dinamometrica. Il precedente record era stato stabilito il 29 marzo 1955 dalla BB 9004 SNCF con 331 km/h.
Daniele De Anna

Le ferrovie portoghesi (CP) hanno ordinato alla Siemens 15 locomotive Taurus tipo 1216 ÖBB, ma con i carrelli delle E 189 Railion. Saranno numerate 4701÷4715.
Daniele De Anna

Trainwatching

In occasione del Mittelfest, tenutosi a Cividale nel mese di luglio, sulla Ferrovia Udine-Cividale sono state effettuate 3 coppie di treni straordinarie gratuite nella notte di sabato 15 luglio. Il convoglio era composto da una doppia di automotrici AD 900, cosa inusuale in quanto normalmente viaggiano isolate o accoppiate alla loro rimorchiata. Analoga curiosità si è verificata nel pomeriggio di domenica 23 luglio per far fronte alla richiesta di una comitiva. La soluzione è stata adottata per semplicità di manovra in quanto la stazione di Cividale è limitata a 2 binari ed il deposito di via Peschiera a Udine è affollato di rotabili. Le motrici erano le AD 901 e 910 anche perché la 904 era in riparazione dopo l'incidente al passaggio a livello sulla S.S. 54 a Remanzacco la mattina del 15 luglio quando un'auto ha sfondato la barriera. Oltre alla AD 904 e alla sbarra ci sono stati dei danni anche agli apparati sulla linea che è rimasta chiusa alcune ore. Fortunatamente salvo il conducente che dice di essere stato abbagliato dal sole. Il sindaco di Remanzacco ha ribadito la pericolosità di quel P.L. non solo per i ciclisti (nello stesso punto qualche giorno prima un altro automobilista aveva abbattuto la sbarra, senza però finire sui binari. NdR) e che è inutile avere nuovi treni superveloci se poi non ci sono le condizioni di sicurezza. Intanto, proprio per rendere sicuro l'attraversamento del P.L. da parte dei ciclisti, saranno create due mini piste ciclabili che intersecheranno perpendicolarmente i binari all'altezza delle due sbarre.
Daniele De Anna

Ad inizio estate la AD 910 FUC ha subito un intervento di restyling agli interni con l'installazione di tessuti blu per i sedili e per le tendine, molto somiglianti a quelli di Trenitalia!
Daniele De Anna

Sulla Villach-Wien fanno servizio treni ICE 3 con la marcatura delle ferrovie austriache. Claudio Canton

Le automotrici "Talent" 4023 delle ÖBB fanno ora servizio anche sulla Salzburg-Villach e da Villach a Jesenice in Slovenia. Daniele De Anna

Il treno "rinforzato" del 23 luglio in partenza dalla stazione di Remanzacco (foto D. De Anna)

Hobby Model Expo di Novegro 2006

La 30° edizione dell'Hobby Model Expo di Novegro si è svolta all'insegna del gran caldo, però non nel senso di novità bollenti, ma di un padiglione centrale, dove si trovano gli espositori fermodellistici, senza l'aria condizionata. Infatti i lavori di ripristino parziale della parte di copertura danneggiata dalla neve erano terminati la sera del giovedì con la stesura di un telone, si presume provvisorio.

Per quanto riguarda il nostro settore si trattato di una manifestazione senza nessuna pretesa: forse siamo rientrati nella normalità dopo alcuni anni di vacche grasse. Mancavano anche alcune ditte che sembrano scomparse nel nulla, quali MGM, Walschaerts, Trheingold e gli importatori di alcune firme estere.

Ma veniamo alle principali novità osservate negli stand.

ACME è l'unica ditta che ha presentato varie novità, in ogni caso in numero ridotto rispetto agli anni scorsi. Ma oramai ci ha abituati a presentare e praticamente mettere subito in vendita modelli non previsti nel catalogo novità, come è successo questa estate con le carrozze Gran Confort tipo 1986.

Novità a sorpresa le carrozze a terrazzini serie BT 46000 in plastica che, nella versione grigio ardesia, saranno in vendita nei primi giorni di ottobre in una confezione da tre; seguiranno le altre livree, sempre in set. Non si tratta della riedizione del primo modello della ACME, che fu proprio la carrozza a terrazzini: quella era in metallo con tetto in resina ed aveva un prezzo da artigiano. Seguirà anche la versione mista ABDT 66200.

Erano esposti i prototipi dell'ETR 500 PLT (per ora tre pezzi), che dovrebbe essere pronto per Natale, e delle E 484 e E 483, la prima svizzera e la seconda di Angels Trains. Inoltre ha presentato le carrozze Euro City Italia, le carrozze TUI del Ferien Express, che univa la Germania alla riviera adriatica, prodotte assieme a L.S. Models e le prove di stampo delle piano ribassato condizionate. La carrozza ABCz 61000 tipo 1933 sarà prodotta anche in livrea verde vagone.

VITRAINS presentava le carrozze a doppio piano, che nella versione in livrea navetta sono pronte. Sono molto ben rifinite. Era anche esposto lo stereolito della ALn 668 1400, che potrebbe essere pronta per Natale. Nella sezione esteri c'era la cassa della locomotiva 250 della RENFE.

Sopra: le carrozze a terrazzini BT 46000 di ACME

A fianco: l'ETR 500 PLT e le carrozze EC Italia di ACME (foto C. Canton)

Le carrozze a due piani di VITRAINS (foto C. Canton)

Il campione della Gr 740 di Hornby/ Rivarossi (foto C. Canton)

Sorpresa nello stand della COMOFER: anche questa ditta presentava le carrozze a due piani, che ad un primo approccio non hanno fatto un buona impressione, specialmente se come indicato nella didascalia sono in consegna il mese prossimo. Si è visto finalmente l'E 464 di questa nuova realtà: presenta molte parti in fotoincisione, ma probabilmente è ar-

Il musetto della "Fanta" di COMOFER (foto C. Canton)

rivata fuori tempo massimo. Molto ben fatto invece il musetto delle "Fanta" le elettromotrici ALe 801/Le 108/ ALe 940.

Nello stand della HORNBY era esposto un campione molto grossolano della Gr 740 dipinto in livrea grigio fotografico. L'impressione è che si trattasse del vecchio prototipo presentato tre anni fa dalla Rivarossi, ma sui forum di Internet è precisato che è un misto tra il vecchio ed il nuovo modello preparato per Novegro; per esempio la caldaia è nuova ed in scala esatta. Comunque se ne riparlerà l'anno prossimo in quanto la consegna è prevista per Natale 2007. Si è visto il D 341 corretto, ma sempre con una livrea dalle tonalità non proprio esatte. Erano esposte anche nuove edizioni di carri, il sistema di binari Hornby e un gradito ritorno: gli Start Set.

ROCO, al solito, esponeva una carrellata dei modelli consegnati negli ultimi tempi, ma nessun campione delle novità previste.

OS.KAR presentava nuove versioni dei carri Gbs, dei Gabs (anche in colorazione giallo miele) e dei pianali. Le Corbellini grigio ardesia e castano sono solo annunciate.

LILIPUT presentava un set di carrozze FS con una Be 72000 e due Ce 74000 in livrea verde vagone di epoca II; si tratta di carrozze ex austriache di preda bellica.

SAFER esponeva un campione della cassa della E 630 Skoda delle FNM e il campione ancora incompleto della Gr 740.

Passando agli artigiani, SAGI ha presentato i tramoggioni in plastica ABS (che costano circa la metà di quelli tutti in metallo), i carri trasporto auto a due assi serie PPaut (ep. III) e Lekqs (ep. IV), le carrozze a terrazzino serie CT 38000, nuove versioni dei carri frigorifero a due assi, e del carro Poz con garitta rialzata per trasporto binari. Inoltre ha inserito in catalogo le carrozze a terrazzini.

TOP TRAIN consegnerà a Natale le locomotive dei gruppi 670 e 671 ed ha annunciato i Gr 470, 471, 683 Franco Crosti semicarenata; inoltre a Natale consegnerà le carrozze n. 21 e 22 del treno reale ed annuncia la locomotiva Gr 680 con stemmi e bandiere reali.

Per finire si segnalano le automotrici ALn 990 di GT, ALe 880 e ALn 72 di HF, ALe 883 di LINEAMODEL, le locomotive D 343/443 di LOCOMODEL e E 330 di LINEAMODEL, l'ETR 450 di MARCIANO e l'ETR 500 PLT in livrea grigio AV di ZANATTA, del quale era esposta la sola locomotiva.

Probabilmente qualcosa ci è sfuggito, ma noi ci basiamo su quello che vediamo esposto nelle vetrine non avendo contatti diretti con le varie ditte presenti.

C. Canton/V. Paoluzzi

Carro per trasporto auto a due assi di SAGI (foto C. Canton)

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 42 - Anno 11 (N° 3 / 2006)
Allegato al Supplemento N° 2 al N° 4 - luglio 2006 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine

Fotocopiato in proprio